

Разработка плана обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом

При проведении контрольной (надзорной) деятельности государственные инспекторы часто сталкиваются с отсутствием на предприятии плана по обеспечению безопасности. Хотелось бы напомнить, что под обеспечением безопасности понимают меры предосторожности, принимаемые с целью сведения к минимуму случаев хищения или неправильного применения опасных грузов, в результате чего может возникнуть угроза здоровью и жизни людей, имуществу или окружающей среде. План разрабатывается в соответствии с требованиями постановления Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 17 мая 2021 г. № 35 «Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» и обязателен для выполнения организациями, их структурными подразделениями, филиалами, в составе которых имеются объекты перевозки опасных грузов.

Как правило, объектами перевозки опасных грузов (далее – ОПОГ) на предприятии, являются:

- транспортные средства, перевозящие опасные грузы;
- пункты (склады, АЗС) хранения ЛВЖ и ЛВГ;
- сливо-наливные эстакады;
- склады хранения баллонов с углеводородными или токсичными газами;
- склады хранения радиоактивных материалов, взрывчатых веществ и изделий и т.п.

В связи с этим перед руководством субъектов перевозки опасных грузов (далее – предприятие) встает вопрос о необходимости выработки превентивных (профилактических) мер, направленных на обеспечение безопасности эксплуатируемых ОПОГ.

Перевозчики, грузоотправители и грузополучатели опасных грузов повышенной опасности должны разрабатывать планы обеспечения безопасности в соответствии с подразд. 1.10.3.2 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов и руководствоваться им в своей деятельности.

К грузам повышенной опасности относятся опасные грузы, которые могут быть использованы не по назначению.

Перечень грузов повышенной опасности указан в п. 1.10.3.1.2 – 1.10.3.1.3 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (далее – ДОПОГ).

План обеспечения безопасности (далее – ПОБ) – проводимые на основании оценки уязвимости организационные и практические мероприятия, определяющие систему мер, направленных на защиту ОПОГ от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения акта незаконного вмешательства.

Алгоритм разработки ПОБ, как правило, состоит из нескольких этапов. На первом этапе, в зависимости от структуры предприятия и численности работников, приказом или распоряжением руководителя создается комиссия (рабочая группа), в задачу которой входит определение внешних и внутренних рисков, способствующих возникновению предпосылок и условий для совершения незаконного вмешательства на ОПОГ.

К *внешним рискам* относятся риски, непосредственно не связанные с деятельностью предприятия (потребителей или производителей услуг в области перевозки опасных грузов). На уровень внешних рисков влияет большое количество факторов:

экономических, демографических, социальных, географических и др.

К *внутренним рискам* относятся риски, обусловленные деятельностью самого предприятия. На их уровень влияет деловая активность руководства, выбор оптимальной стратегии развития, политика и тактика предприятия в области перевозки опасных грузов, производственный потенциал, техническое оснащение, продуманная кадровая политика, уровень специализации и образования работников, производительности труда, техники безопасности и т.д., существующие на предприятии.

Определение и разработка методов минимизации *внешних рисков* — задача местных органов власти, поэтому в данной статье они не рассматриваются.

На втором этапе в целях выявления *внутренних рисков* комиссия (рабочая группа) проводит детальное обследование предприятия, включая:

- анализ кадровых решений в части допуска к самостоятельной работе лиц, занятых перевозкой опасных грузов, и ответственных специалистов;
- оценку соответствия локальных актов предприятия действующему законодательству в области перевозки опасных грузов;
- оценку технического состояния ОПОГ, наличие и ведение необходимой эксплуатационной документации;

- обследование территории, зданий и сооружений на предмет их ограждения и охраны от несанкционированного проникновения и противопожарной защиты;

- проверку готовности к ликвидации и локализации чрезвычайных ситуаций (ЧС), а также ликвидации их последствий.

По итогам обследования предприятия членами комиссии (рабочей группой) вырабатываются рекомендации, на основе которых принимаются необходимые управленческие решения, направленные на снижение вероятности возникновения внутренних рисков и минимизации возможных потерь от их проявлений.

На основании принятых решений разрабатывается и утверждается ПОБ. Срок действия ПОБ не регламентируется. В случае получения дополнительной информации о состоянии ОПОГ или внесения изменений в акты законодательства, регламентирующие вопросы эксплуатации таких объектов, в ПОБ вносятся соответствующие корректировки и дополнения. Как правило, изменения и дополнения вносятся в течение 5 рабочих дней с даты утверждения соответствующих актов законодательства или получения информации о состоянии ОПОГ.

Для удобства на представленной ниже схеме (рис. 1) указаны требования и условия, обязывающие предприятие разрабатывать ПОБ.



Рис. 1

Как было отмечено выше, в настоящей статье приводятся примеры определения внутренних рисков, а также решения, которые необходимо принять для устранения причин и условий, способствующих их возникновению.

Возникновение внутренних рисков связано не только с процессами эксплуатации ОПОГ (перевозка, погрузка, разгрузка, хранение и т.п.), но в большей степени с управленческими или кадровыми решениями (рис. 2).



Рис. 2

Совершенно ясно, что для каждого предприятия внутренние риски будут разными — как по количеству, масштабу, так и по принимаемым управленческим решениям, направленным на снижение вероятности их возникновения и минимизации возможных потерь от их проявлений.

На приведенной схеме (рис. 2) рассмотрим примеры внутренних рисков стандартного предприятия:

1. Риски, связанные с действием персонала

Персонал предприятия своими действиями или бездействием способен нанести вред предприятию в разы больший, чем какие-либо злоумышленники. От того, как работает отдельно взятый сотрудник, в целом зависит работа и безопасность всего предприятия.

Примеры рисков:

- несоответствие сотрудников квалификационным требованиям;
- наличие вредных привычек, склонность к правонарушениям;
- нехватка профессиональных знаний и опыта работы;
- неисполнение (незнание) своих должностных обязанностей;
- невыполнение (незнание) технологических инструкций и инструкций по охране труда;
- социально-психологическая атмосфера в коллективе;
- воровство, мошенничество;
- разглашение конфиденциальной информации или коммерческой тайны и т.д.

Профилактические меры, направленные на минимизацию вероятности возникновения вышеуказанных рисков:

- проверка при приеме на работу документов, удостоверяющих личность, водительского удостоверения, документов об образовании и т.п. на наличие в них подделок, подделок и исправлений;
- изучение отзывов со всех предыдущих мест работы (направление запросов в органы правопорядка на предмет привлечения к административной

и уголовной ответственности за совершенные правонарушения и нарушения Правил дорожного движения (далее — ПДД));

- изучение семейного положения, быта, условий проживания и т.п.;

- наличие на предприятии действующих актов законодательства в области перевозки опасных грузов (наличие информационно-правовых систем, содержащих актуальные нормативные правовые акты, в том числе технические нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом) и свободный доступ к ним персоналу, занятому перевозкой опасных грузов;

- проведение специальной подготовки (переподготовки) ответственных специалистов, водителей, обслуживающего персонала в учреждениях образования, использующих современную материально-техническую базу и имеющих опытный преподавательский состав;

- регулярное участие представителей предприятий в семинарах, вебинарах, лекциях, тренингах, обучающих курсах, организуемых соответствующими учреждениями по вопросам обеспечения безопасности;

- издание приказов (распоряжений) о назначении ответственных специалистов, водителей и обслуживающего персонала;

- разработка должностных инструкций (приказов) с указанием конкретных обязанностей по обеспечению безопасности в соответствии с компетенцией, квалификацией и полномочиями;

- указание в должностных инструкциях (трудовых договорах, приказах, распоряжениях) о наложении дисциплинарных взысканий в случае невыполнения персоналом обязанностей по обеспечению безопасности и др.;

- разработка инструкций по охране труда, производственных инструкций с постоянной актуализацией их на соответствие действующему законодательству в области перевозки опасных грузов;

- разработка и обеспечение водителей (персонала, занятого перевозкой (погрузкой-разгрузкой) опасных грузов), памяток (рекомендаций), содержащих наиболее эффективные меры и средства, которые необходимо выполнять для повышения традиционной и антитеррористической безопасности своих предприятий;

- приглашение специалистов и сотрудников компетентных органов (МВД, МЧС, Госпромнадзор, таможенная служба, представители страховых компаний и т.д.) для проведения практико-ориентированных занятий (лекций);

- снабжение водителей надлежащими средствами обеспечения безопасности (СИЗ, средства нейтрализации перевозимых опасных веществ, аптечка первой помощи и т.д.);

- введение стандартной формы отчетности персонала предприятия о любых происшествиях, связанных с нарушением безопасности, включая самые незначительные;

- проведение регулярного анализа сообщений о случаях, связанных с нарушением безопасности, с внесением при необходимости изменения в должностные инструкции и инструкции по охране труда;

- наблюдение за переменами в поведении сотрудников, которые могут свидетельствовать о возникшем конфликте интересов.

2. Риски, связанные с перевозкой (погрузка-разгрузка, слив-налив)

Пример рисков, которые могут возникнуть в процессе перевозки (погрузки-разгрузки) опасных грузов:

- хищение, потеря, порча опасных грузов и перевозящих их транспортных средств, вследствие незаконных действий лиц, не причастных к транспортным операциям;

- дорожно-транспортные происшествия с транспортными средствами, перевозящими опасные грузы, из-за нарушений водителем ПДД, неблагоприятных погодных условий, невнимательности, нарушения транспортной дисциплины, неисправности дорожного полотна и т.п.;

- возгорание (взрыв), утечка, просыпание опасных веществ из-за неисправности специального оборудования, удерживающих (крепежных) устройств, неисправности тары и упаковок в процессе перевозки (перемещения);

- вынужденная остановка транспортного средства из-за технической неисправности;

- пожары, взрывы, утечки, просыпания опасных веществ, вследствие нарушений требований безопасности при проведении погрузочно-разгрузочных работ и сливо-наливных операций;

- возникновение ЧС из-за использования неисправного подъемно-транспортного оборудования, сливо-наливного оборудования эстакад, использование неисправных заземляющих устройств;

- несоответствие погрузочно-разгрузочных площадок, сливо-наливных эстакад и оборудования установленным требованиям безопасности (освещение, подъездные пути, коммуникации, технические устройства, ограждение и т.п.);

- ненадлежащее оформление (отсутствие) необходимых сопроводительных документов (документации водителя, перевозящего опасные грузы);
- отсутствие (неисправность) средств пожаротушения, индивидуальной защиты и т.д.

Превентивные меры, направленные на минимизацию вероятности возникновения вышеуказанных рисков:

- выполнение предписаний, требований, рекомендаций, выданных надзорными органами в соответствии со своими полномочиями;

- широкое использование услуг страхования рисков (опасных грузов, транспортных средств, ОПОГ, жизни и здоровью персонала);

- приобретение новых транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов (соответствующих требованиям ТР ТС 018/2011, приложения А и В к соглашению ДОПОГ);

- модернизация (замена) оборудования, технических устройств, используемых при проведении погрузочно-разгрузочных (сливо-наливных операциях) работ с опасными грузами;

- эксплуатация погрузочно-разгрузочных площадок, складов, сливо-наливных эстакад в соответствии с установленными требованиями безопасности;

- ежедневная проверка наличия и исправности средств пожаротушения, дополнительного оборудования и документации водителя перед каждым выходом в рейс;

- определение охраняемых автостоянок по маршруту следования, а также мест остановок, перерывов в движении и (при необходимости) остановок на ночлег;

- инструктаж водителя автотранспортного средства о порядке поведения в случае нападения или захвата в заложники;

- обеспечение водителей номерами экстренного вызова и другими телефонными номерами, чтобы они могли в любой момент связаться с должностными лицами предприятия и (или) соответствующими государственными службами, а находясь за рубежом, — с консульскими учреждениями и (по возможности) — с автотранспортной ассоциацией страны пребывания;

- использование навигационных систем определения местонахождения автотранспортного средства в пути следования и т.п.

3. Риски, связанные с территорией, зданиями и сооружениями

Пример рисков:

- угроза несанкционированного проникновения на территорию предприятия (производственных помещений);

- отсутствие освещения, ограждения, предупредительных знаков и надписей, охранной сигнализации и т.п.;

- отсутствие (неисправность) запирающих устройств (решеток) на входных дверях, окнах, чердаках и подвальных помещениях;

- отсутствие пропускного режима, службы охраны;

- загромождение территории, производственных помещений, путей эвакуации, лестничных проемов, дорог мусором, строительными материалами, металлическими конструкциями, неисправными транспортными средствами и другими недвижимыми объектами;

- неисправность электропроводки, электрического оборудования, первичных и автономных средств пожаротушения и т.п.

Превентивные меры, направленные на минимизацию вероятности возникновения вышеуказанных рисков:

- введение контрольно-пропускного режима как одного из ключевых моментов в организации системы безопасности;

- обозначение границ территории, зданий, производственных помещений, складов, площадок хранения в целях четкого определения, на каких участках следует предусмотреть дополнительные меры безопасности;

- назначение ответственных за техническое состояние зданий и сооружений, производственных помещений, запасных выходов и путей эвакуации с определением конкретных обязанностей;

- категорирование зданий, помещений, сооружений и наружных установок по взрывопожарной и пожарной степени опасности;

- содержание территории, производственных помещений, проходов, запасных выходов стоянок в чистоте (не допускать захламления отходами производства, строительными и другими материалами);

- определение охраняемого периметра территории, мест прохода на территорию сотрудников и посетителей предприятия, а также мест парковки;

- организация наблюдения за территорией и производственными помещениями (освещение, охранная сигнализация, видеокамеры и т.д.);

- введение системы учета приходящих и уходящих лиц;

- проведение регулярного осмотра строений, мест въезда, автостоянок, удаленных парковочных зон, погрузочных площадок, мест хранения опасных веществ, складских помещений на предмет их ограждения, охраны, исправности сигнализации и т.п.;

- организация хранения всех ключей к автотранспортным средствам/помещениям в надежных местах;

- организация взаимодействия с оперативными службами;

- обучение персонала предприятия действиям в случае обнаружения на территории ОПОГ бесхозных (подозрительных) вещей и предметов, а также посторонних лиц.

4. Риски, связанные с техническим состоянием ОПОГ

Исправное техническое состояние ОПОГ – один из решающих факторов, влияющих на безопасность и защищенность объектов перевозки опасных грузов. Следовательно, данному вопросу необходимо постоянно уделять пристальное внимание.

Примеры рисков:

- вынужденная остановка транспортного средства в пути следования из-за неисправности (поломки) двигателя или ходовой части;

- течь (просывание) опасного вещества из-за неисправности специального оборудования, запирающих устройств, трещин сварных швов цистерны;

- вздутие (разрыв) основного металла цистерны из-за неисправности дыхательных (предохранительных) клапанов;

- возгорание (взрыв паровоздушной смеси) при заполнении или сливе горючих жидкостей из автомобильной цистерны вследствие неисправности заземляющих устройств и др.

Превентивные меры, направленные на минимизацию вероятности возникновения вышеуказанных рисков:

- наличие, ведение (заполнение) эксплуатационной документации (паспорта, формуляры, руководства по эксплуатации и т.п.) на все оборудование, используемое в целях перевозки (погрузки-разгрузки) сливо-наливных операциях опасных веществ;

- допуск персонала к работам на ОПОГ только после изучения ими эксплуатационной документации изготовителя и сдачи соответствующих зачетов (проверки знаний);

- наличие и постоянное совершенствование ремонтно-восстановительной базы и технологического оборудования;

- ежедневная проверка технического состояния транспортного средства перед выходом в рейс на оборудованных смотровых ямах (эстакадах);

- проведение периодических технических обслуживаний в соответствии с требованиями эксплуатационных документов завода-изготовителя;

- своевременное проведение необходимых испытаний и проверок оборудования, используемого в целях перевозки (погрузки-разгрузки) и сливо-наливных операциях;

- контроль полноты и качества проведения испытаний и проверок оборудования, используемого в целях перевозки (погрузки-разгрузки) и сливо-наливных операциях;

— модернизация (замена) транспортных средств и оборудования, используемого в целях перевозки опасных грузов и т.д.

5. *Риски, связанные с чрезвычайными ситуациями (ЧС)*

Риски, которые могут возникнуть в результате ЧС с опасными грузами, понятны, неоднократно описаны и продемонстрированы в СМИ.

Превентивные меры, направленные на минимизацию вероятности возникновения вышеуказанных рисков:

— разработка плана локализации и ликвидации аварий и инцидентов, а также ликвидации их последствий (план). — обучение персонала предприятия правилам пользования первичными средствами пожаротушения и средствами индивидуальной защиты;

— отработка практических навыков, связанных с действиями при авариях и инцидентах на ОПОГ, при проникновении на ОПОГ посторонних лиц, при обнаружении взрывоопасных, бесхозных (подозрительных) предметов;

— разработка памяток (рекомендаций) для персонала предприятия при совершении террористических актов (взрывы, завалы, захват заложников и т.п.).

Выполнение вышеуказанных мероприятий будет способствовать минимизации возможных угроз и в целом позволит нивелировать или избежать существенного экологического ущерба и негативных последствий социального характера.

Структура ПОБ определяется в зависимости от количества внутренних рисков и их влияния на состояние защищенности предприятия, однако требования п. 1.10.3.2.2 ДОПОГ в обязательном порядке должны быть учтены.

В заключение подчеркнем, что вышеперечисленные примеры рисков и решения, принимаемые для их минимизации для каждого предприятия, будут разными и, вполне возможно, совершенно иными, нежели те, что приведены в настоящей статье.

*Дмитрий КУНГЕР,
ведуший государственный инспектор
Мозырского межрайонного отдела
Гомельского областного управления
Госпромнадзора
Фото из архива «ПБ»*

